

Система 63861799**Предимства пред оригиналната система****Генератор/електронно запалване за JAWA 638-640, 632 и CZ 472/6**

- (с фабричен 3-фазен 12V генератор)

- Магнитен генератор с вградено напълно електронно запалване. Изходна мощност 12V/210W DC. Твърдотоделно запалване със собствено захранване от системата. Заменя 3-фазен магнитен генератор, контакти (или по-старо електронно запалване), кондензатор, запалителни бобини. Можете да карате без акумулатор, ако желаете. Няма нужда от промени по корпуса на двигателя. Не се монтира на двигатели с магнито Ducati.

- всички части са нови
- 3-фазният магнетон генератор вече не се предлага
- можете да карате без акумулатор
- много стабилно запалване с твърда искра
- по-добро стартиране, по-добро изгаряне на горивото
- няма повече притеснения с настройките



Инструкции за монтаж на система 63861799	9.2.2026
- Ако можете да инсталирате и настроите стандартно запалване и притежавате основни механични умения, можете да инсталирате VAPE! Ако никога не сте работили със запалването, по-добре го оставете на някой, който се разбира от това.	
- VAPE не може да контролира спазването на тези инструкции, нито условията и методите на инсталиране, експлоатация, употреба и поддръжка на системата. Неправилната инсталация може да доведе до повреда на имущество и дори до телесни повреди. Поради това не поемаме отговорност за загуби, повреди или разходи, които са резултат от или са свързани по някакъв начин с неправилна инсталация, неправилна експлоатация или неправилна употреба и поддръжка. Запазваме си правото да правим промени в продукта, техническите данни или инструкциите за монтаж и експлоатация без предизвестие.	
<u>ВАЖНО</u>	
- Моля, прочетете внимателно и изцяло тези инструкции, преди да започнете работа по мотоциклета си. Моля, имайте предвид, че всякакви модификации на материала, както и опити за ремонт, които не са съгласувани с VAPE, могат да доведат до загуба на гаранцията. Не отрязвайте кабели. Това води до загуба на защита от обратна полярност и често води до повреда на електрониката. Моля, обърнете внимание и на информацията, предоставена на информационната страница за тази система. Проверете дали това, което сте купили, наистина съответства на мотоциклета, който притежавате. Неправилните настройки на запалването могат да повредят двигателя и дори да ви наранят по време на стартиране (силни откати). Бъдете внимателни по време на първите тестови пробези. Ако е необходимо, променете настройките на по-безопасни стойности (по-малко предварение). По време на монтажа проверете внимателно дали роторът (маховикът) не докосва статорните намотки или нещо друго, което може да се случи поради различни обстоятелства и да доведе до сериозни повреди.	
Предназначение - Тази система е предназначена да замени стандартните динамо/алтернаторни и запалителни системи в ретро и класически мотоциклети, чиито двигателни характеристики не са били модифицирани след продажбата. Тази система не е тунинг система и няма да доведе до значително увеличение на мощността на двигателя. Тя обаче значително подобрява пътната годност и комфорта, като предлага по-добро осветление, по-добра функция на страничните мигачи и клаксона и, в сравнение със старите стандартни системи, по-голяма надеждност. Тъй като нашата система не променя характеристиките на двигателя, тя не увеличава емисиите на газове замърсители и шума. В повечето случаи емисиите на замърсители дори трябва да се намалят благодарение на по-доброто изгаряне. Ако се използва по предназначение, системата обикновено няма да наруши съществуващия правен статут на мотоциклета. (Моля, проверете местните законови разпоредби!) Тази система не е подходяща за използване в състезания. Ако се използва по начин, различен от предвидения, гаранцията ви ще бъде анулирана и е възможно да не постигнете желаните резултати или, в най-лошия случай, да загубите пътната годност.	
 - VAPE гарантира одобрени продукти, маркирани с маркировката „E“ в кръга (E8 специално за Чешката република), като по този начин осигурява постоянна съответствие на свойствата на продукта с приложимите правила за одобрение на ECE (особено ECE R10.05). Проверката се извършва редовно от компетентния орган.	
- Зарядната система е подходяща само за използване с презареждаеми 12V (6V системи 6V) оловно-киселинни батерии с течен електролит или запечатани оловно-киселинни батерии, AGM, Gel. Не е подходяща за използване с никел-кадмиеви, никел-метал-хидридни, литиево-йонни или други видове презареждаеми или непрезареждаеми батерии.	
- Това е система за подмяна, а не копие на оригиналния материал. Частите в тази система изглеждат по различен начин и може да се наложи да ги адаптирате (особено запалителната бобина и регулатора).	

- По време на сглобяването задължително започнете с монтажа на частите на двигателя, за да се уверите, че те наистина пасват, преди да започнете да монтирате външните части. В много случаи клиентите сглобяват първо тях и по този начин често ги модифицират в нарушение на гаранцията, което ги прави негодни за повторна продажба. Замяната на старите запалителни системи не е като да вземете нещо от рафта в супермаркета, тъй като има много видове, версии и вероятно неизвестни модификации на пазара за резервни части, което създава много възможности за грешки.

- Нашите системи **НЕ** са **тествани за използване с електронни устройства на трети страни (като GPS, мобилни телефони, LED осветление и др.)** и могат да **причинят повреда на такива части**. Възможно е съществуващите електронни тахометри да не работят с новата система. Възможно е съществуващите предпазни прекъсвачи и електронни клапани да не се поддържат. Възможно е мотоциклетът Ви да е бил първоначално оборудван със запалване, което ограничава максималната скорост по законни причини. Новата система не разполага с такава функция, затова проверете предварително вашата правна ситуация.

- Ако нямате опит в монтажа, възложете го на експерт или в специализирана работилница. Неправилният монтаж може да повреди новата система и мотоциклета ви, а дори и да доведе до телесни повреди.

- Преди да поръчате система, моля, проверете дали в комплекта е включен инструмент за изваждане на новия ротор. Ако не е, по-добре го поръчайте едновременно с останалото. Никога не използвайте нищо друго освен препоръчания инструмент за изваждане, за да извадите отново новия ротор. Повредата на ротора в резултат на използването на други инструменти или методи не се покрива от гаранцията.

- Роторът е чувствителен към удари (включително по време на транспортиране). Преди монтажа винаги проверявайте за повреди (при ротор без пластмасово покритие на магнитите опитайте да ги отместите с пръсти). След удар залепените магнити може да са се отлепили и да се задържат на ротора само благодарение на магнитната сила, така че това да не се забележи веднага. По време на работа на двигателя повредата би била значителна. Преди да поставите ротора на двигателя, моля, уверете се, че магнитите му не са привлекли метални предмети като малки винтове, гайки и шайби. Това също би довело до сериозни повреди.

- **Ако имате достъп до интернет, най-добре е да разгледате тези инструкции онлайн.** Можете да видите по-големи и по-качествени снимки, като кликнете върху тях, а също и евентуално актуализирана информация. Списък на системите на <http://www.powerdynamo.biz>



Трябва да сте получили тези части!

Моля, имайте предвид, че сензорът (датчикът) е монтиран от нас само свободно, тъй като трябва да настроите неговия интервал. Затегнете внимателно винтовете след настройката.



За да извадите стария ротор, ще ви е необходим инструмент за изваждане M10x90 (номер на частта: 70 80 899 90 -**не е включен в комплекта!**).

- Забележки относно окабеляването:

Опитът показва, че с течение на времето почти всеки мотоциклет претърпява промени в окабеляването си. В резултат на това цветовете на кабелите и самите кабели на вашия мотоциклет може да се различават от описаните от нас. В случай на съмнение, моля, консултирайте се с оригиналните електрически схеми за MZ (например на www.ostmotorrad.de).

- Изключете акумулатора и го извадете от мотоциклета за времето на работа. За шофиране без акумулатор, моля, спазвайте нашата информация за шофиране без акумулатор.

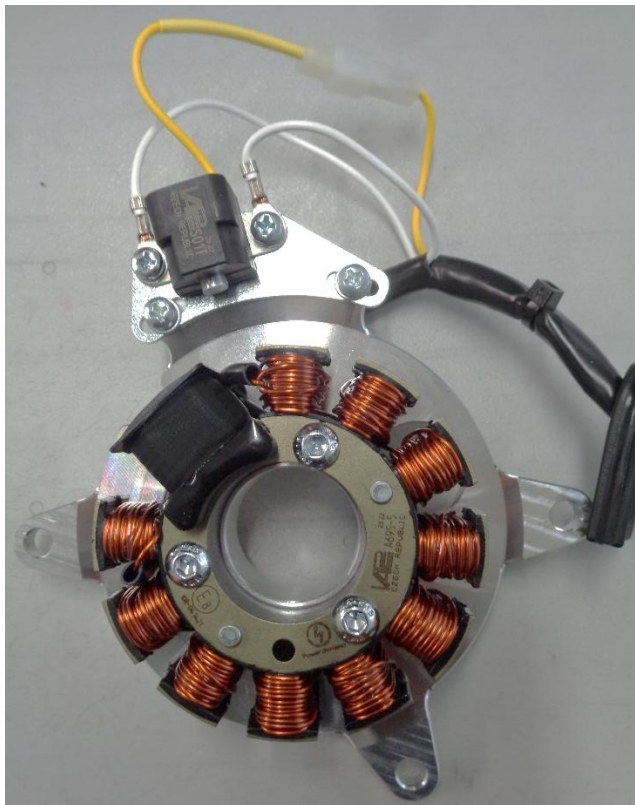
- Изключете всички кабели от стария генератор, регулатора, регулаторното реле и запалителните бобини и демонтирайте тези части. Можете да извадите стария ротор от колянвия вал с помощта на изваждащ винт M8x90.

- Проверете дали кабелът на неутралната предавка е минавал през частите от кабелния сноп, които ще демонтирате. Ако е така, той ще бъде демонтиран и ще трябва да инсталирате нов.



- **Забележка:** Когато използвате опцията без батерия, ще трябва да инсталирате кондензатор с висока капацитет (22 000 μ F) на мястото на батерията, за да изгладите пулсиращото напрежение. В противен случай вашият мигач ще се повреди.

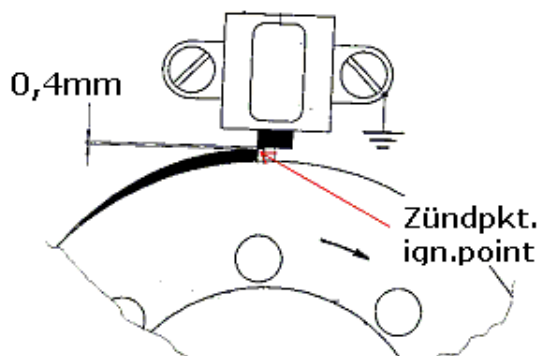
- **Внимание:** Възможно е местните правила за движение по пътищата да изискват наличието на паркинг светлини (и следователно батерия).



- Поставете предварително монтирания статор на двигателя. Модулът за улавяне ще сочи към около 11 часа. Той обаче се побира само в една позиция, така че нищо не може да се обърка.



- Поставете новия ротор върху коляновия болт. Уверете се, че фиксиращият щифт е в канала на ротора и че роторът е здраво закрепен върху вала. За да извадите ротора отново (когато е необходимо), използвайте обикновен винт M12 като изваждач.



- Завъртете ротора бавно с ръка и проверете разстоянието между сензора и един от носовете на ротора. То трябва да бъде около 0,4 mm. Можете да регулирате разстоянието, като разхлаете 2-те винта на държача на сензора и го преместите леко.

- Не забравяйте да затегнете внимателно 2-те винта на държача на сензора. Ако са хлабави, сензорът ще влезе в контакт с ротора и ще се повреди. Препоръчително е от време на време да проверявате дали монтажът е стабилен.

- Проверете дали основната пластина на датчика е в средно положение. Това положение е отбелязано с маркировка. Обикновено това е достатъчно за синхронизиране. Ако се налага да промените положението за синхронизиране, разхлаете фиксиращия винт на пластината и я преместете съответно. Преместване по часовниковата стрелка ще доведе до по-малко изпреварване, а преместване обратно на часовниковата стрелка – до по-голямо изпреварване. Обикновено това трябва да бъде 2,7 mm преди горната мъртва точка (BTDC).

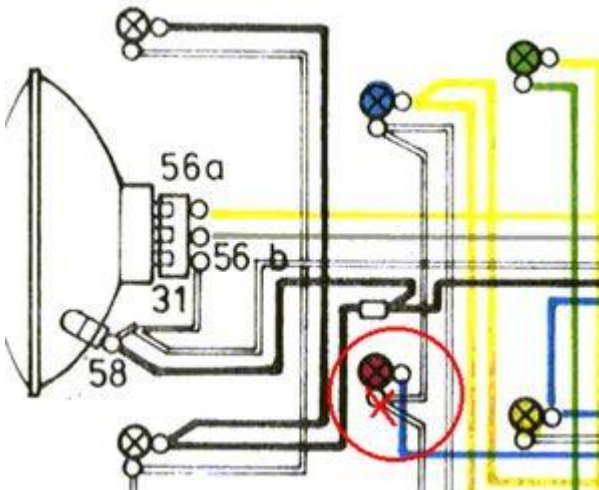


- Монтирайте регулатора/изправителя някъде на мотоциклета, например на мястото, където е бил старият изправител.

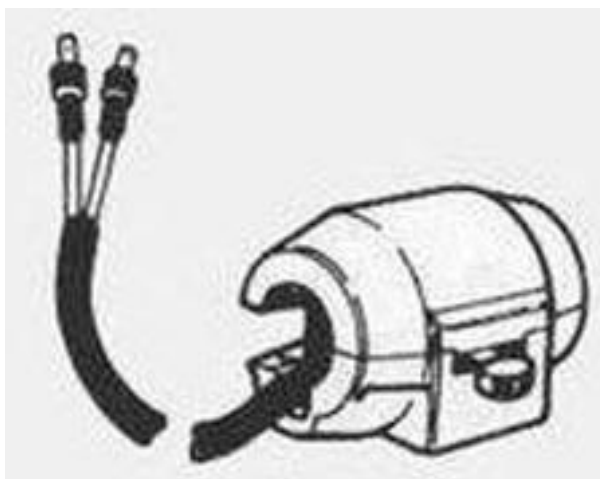


- Закрепете новата запалителна бобина с държача ѝ към рамката под резервоара. Опитайте се да поставите тази бобина колкото се може по-напред (и далеч от топлината на цилиндрите).

- Модифицирайте съществуващото окабеляване на вашия JAWA 638-640, както следва. Това е важно. Ако не го направите, новият регулатор ще бъде повреден и системата може да не стартира!



- Изключете индикатора за контрол на заряда от земята (червената контролна лампа в пилотската кабина) и го свържете отново към превключвателя плюс (пин 15 на ключа за запалване). Ако искате да карате без акумулатор, не е необходимо да правите тази промяна. В този случай ще оставите зелено-червения кабел от новия регулатор (вижте по-долу) несвързан, тъй като индикаторът за контрол на заряда няма да светне поради липсата на акумулатор.



- Изключете прекъсвача на двигателя от дясната страна на кормилото от плюса и го свържете отново към земята.

- Другият проводник от превключвателя, който преди това е бил свързан с запалителните бобини, ще остане, ще бъде повторно използван и свързан със синия проводник на новата запалителна бобина.

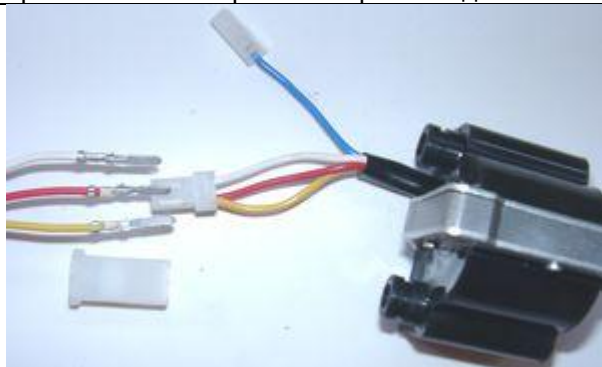
- Сега трябва да превключите обратно. „ON“ сега е „OFF“ – и обратното!

Свържете частите, както е показано в съответната електрическа схема!

- За нашия стандартен DC регулатор (95 22 699 06) използвайте електрическата схема 72xk12:

- За нашия DC регулатор с вграден изглаждащ кондензатор (73 00 799 50) използвайте допълнително електрическата схема reg_102:

- За да се улесни излизането на кабела през често малките отвори в корпуса на двигателя, пластмасовият щекер на кабела на генератора, който води до запалващата бобина, не е поставен на кабелния терминал. Трябва да поставите щекера там едва след като всичко е правилно инсталирано от страна на двигателя.



- Потърсете запалителната бобина с женския й щекер и трите кабела (червен, жълт и бял).

- Поставете предоставения 4-позиционен корпус на щепсела върху този щепсел и вкарайте трите кабела (червен, жълт и бял) от генератора. Уверете се, че клемите са здраво закрепени в корпуса и че сте свързали:

- червения към червения
- жълтия към жълтия
- бял към бял

- Ако имате нужда (или желаете) да извадите клемите от корпуса на щепсела, вкарайте кламер отпред до клемите и избутайте малкия издатък настрани. След това издърпайте кабела.

Свързване на алтернатора Powerdynamo към осветителната верига (чрез регулатор):



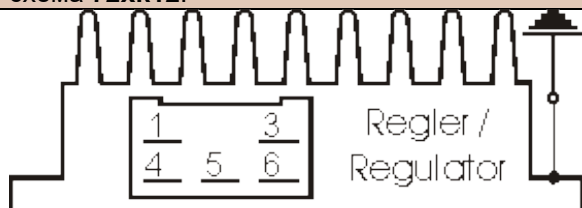
- Два черни кабела, излизащи от статорната бобина, пренасят напрежението за светлините, клаксона, мигачите и т.н. Те нямат нищо общо със запалването.

- Това напрежение (между 10 и 50 волта променлив ток) обаче трябва да бъде стабилизирано (регулирано) и за повечето приложения да бъде преобразувано в постоянен ток (DC), тъй като първоначално е променлив ток (AC).

- За тази цел предлагаме 2 различни регулатора:

Внимание: Всяко объркване между плюс и минус (при версиите с постоянен ток) води до незабавно унищожаване на регулатора. Това не се счита за гаранционен случай, тъй като се счита за небрежност! Изгорял регулатор може да се разпознае най-вече по острата му миризма.

Регулатор тип 1: със стандартен DC регулатор (95 22 699 06), използвайте електрическата схема 72xk12:



-Новият регулатор/изправител има компактен щекер с 6 позиции, от които една не се използва. Към този щекер се доставя капачка за женски щекер. В този женски щекер трябва да вкарате следните кабели (които имат клеми, които се закрепват в щекера):

Двата черни кабела, идващи от генератора ...

... свържете към пинове 1/4 на новия регулатор (оттам еднакво черни кабели водят вътре в устройството). Няма значение кой кабел се свързва към кой от двата терминала (1/4), тъй като те пренасят променлив ток.

Новият кафяв кабел с кръгла клема.

... свързва пин 3 на регулатора (оттам също кафяв проводник води вътре в устройството) с отрицателния полюс на акумулатора или (в случай че карате без акумулатор) към земята (шасито).

Новият червен кабел с кръгла клема ...

Внимавайте:
Погрешната полярност ще повреди електрониката!

... се свързва с пин 5 на новия регулатор (оттам също така червен кабел влиза в устройството). Този проводник е основна точка на интеграция между старата и новата система. Тук регулираното положително напрежение излиза, за да се свърже с плюса на акумулатора или (в случай че карате без акумулатор) с терминала за вход на напрежение на главния прекъсвач (ключалка за запалване, немски мотоциклети: пин 51/30).

Уверете се, че имате **15A предпазител** между акумулатора и веригата на превозното средство.

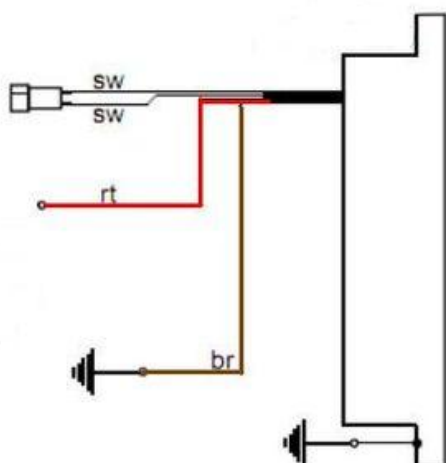
Зелено-червеният проводник на пин 6 на новия регулатор ...

... е за индикатора за контрол на заряда. Към него се свързва кабелът, който преди това е свързвал индикатора за контрол с оригиналния регулатор.

- Уверете се, че този контрол функционира само при наличие на акумулатор. Ако карате без акумулатор, но все пак свържете кабела, ще видите, че индикаторът свети, дори когато генераторът генерира напрежение. Затова, без акумулатор, не го свързвайте.

- Функцията за управление на индикатора за заряд се основава на транзисторен превключвател и е допълнителна функция. Дори ако тя се повреди, регулаторът може да продължи да работи нормално. Проста проверка: стартирайте двигателя, включете фаровете, изключете акумулатора. Ако фаровете светят ярко, устройството е в изправност.

Регулатор тип 2: с DC регулатор с вграден изглаждащ кондензатор (73 00 799 50), използвайте допълнително електрическата схема **reg_102:**



- 2-те черни (sw) кабела са входът за променлив ток от алтернатора (тъй като е променлив ток, няма значение кой черен кабел към кой черен кабел).
- червеният (rt) проводник е изходът 12V DC плюс
- кафявият (br) проводник е заземяване, вътрешно свързан с корпуса

- Остава синият (понякога синьо-бял) проводник на запалващата бобина. Това е проводникът за изключване (прекъсване).

Забележка:

- Ако имате проблеми със запалването, като първа мярка изключете този син проводник. В много случаи това ще ви позволи да продължите пътуването

- Свързан към заземяване - ще спре запалването!

- Този тип окабеляване се използва в мотоциклети, които първоначално са имали магнето запалване и следователно се изключват чрез късо съединение към заземяването.

- Тези превозни средства имат по проект главна ключалка (или някакъв прекъсвач), която свързва щифт към земята, когато е в положение OFF (немски мотоциклети: щифт 2). Синият (/бял) проводник на запалителната бобина ще бъде свързан тук. По този начин прекъсвачът работи както преди. Този син проводник и мотоциклетът ви ще заработи отново (сега няма да спира само чрез изключване).

Завийте кабела за високо напрежение (запалване) ...

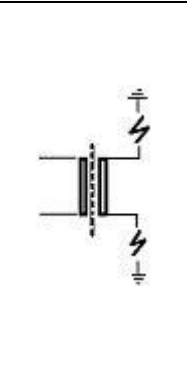
- Моля, **не използвайте** кабели за усилване на искрата, като „Nology supercables“ или „hot wire“. Това ще наруши работата на системата и е възможно да я повреди.

... в запалителната бобина и издърпайте гуменото уплътнение, преди да монтирате бобината (така ще бъде по-лесно).

- Моля, използвайте кабела, който е в комплекта, а не някакъв стар кабел.

- Ще си направите услуга, ако си купите нови свещи и свещни гнезда (за предпочитане между 0-2kOhm). Много проблеми могат да бъдат проследени до „на пръв поглед добри“ (дори напълно „нови“) свещи, клеми и кабели.

- **Не използвайте** свещи с вътрешен резистор за потискане. NGK (например) предлага такива свещи, обозначени с „R“ (за резистор).

		- В нашите двойни изходни бобини двата края на вторичната верига са свързани със свещите. - Типичното съпротивление между двата изхода е 6,2 kOhm. И двата изхода се запалват едновременно (както при много двойни системи). Искрите обаче ще бъдат поляризирани с разлика от 180 градуса, което може да се прояви, когато ги осветите със светкавица.
- Запалването ще работи правилно само ако и двата терминала на свещите са свързани. Не можете да тествате едната страна, докато другата е отворена (не е поставена върху монтираната свещ). Причината за това е, че (ефективно) всеки изход използва заземяване от другия. Това означава също, че и двете свещи работят последователно, добавяйки съпротивления, така че е по-добре да използвате гнезда за свещи с ниско съпротивление (резистор) и да се уверите, че са в добро състояние. Ако имате съмнения, измерете съпротивлението на горещо гнездо (загрейте го преди измерването). - Ако потокът от земята от едната страна през запалката, през бобината, към другата запалка и нейната земя е прекъснат, няма да има искра - от нито една от страните. Ако наистина искате да тествате само едната страна, поставете НТ кабела на другата страна на земята (заземете го) и тогава ще работи. Понякога бобина, лишена от земята си от другата страна, търси заместител - с някои солидни фойерверки около нея към шасито. - Накрая - и преди да инсталирате акумулатора и преди първото стартиране - моля, проверете отново внимателно всички връзки и монтажни елементи съгласно електрическата схема. Проверете акумулатора и крушките за правилното напрежение (12V). - Ако нещо не работи, моля, консултирайте се с нашето ръководство за отстраняване на неизправности на нашата начална страница. Като първа стъпка, откачете синия кабел от бобината и проверете отново. - ВАЖНО: По време на ремонта на колянвия вал, валът на динамото често се обработва и става по-къс. В резултат на това роторът се намира по-ниско и е възможно да докосва статорната намотка с нитовите си. Резултатът е повреден статор и отказ на запалването.		

Важна информация за безопасността и експлоатацията
- Безопасността е на първо място! Моля, спазвайте общите правила за здраве и безопасност при ремонт на моторни превозни средства (MVR), както и информацията за безопасност и задълженията, посочени от производителя на Вашия мотоциклет. Маркировките за синхронизация върху материала са само за обща ориентация при първата инсталация. Моля, след монтажа проверете с подходящи средства (стробоскоп), че настройките са правилни, за да предотвратите повреда на двигателя или дори на вашето здраве. Вие носите цялата отговорност за инсталацията и правилността на настройките. - Запалителните системи генерират високо напрежение! С нашите материали до 40 000 волта! При небрежно боравене това може да бъде не само болезнено, но и открито <u>опасно</u>. Моля, поддържайте безопасно разстояние от електрода на свещта за запалване и отворените кабели за високо напрежение. Ако трябва да тествате запалването, дръжте сокета на свещта за запалване здраво с добре изолиращ материал и го притиснете силно към твърда повърхност на блока на двигателя. Никога не издърпвайте капачките на свещите, когато двигателят работи. Мийте автомобила си само при спрян двигател и изключено запалване. - Трябва да сте получили НТ кабел с фиксирана гумена капачка (<i>която не съдържа резистор</i>) като част от комплекта. Трябва да използвате свещ с вграден резистор (<i>или да замените капачката с такава, която съдържа резистор</i>), за да спазите местните закони (<i>изисквания за електромагнитна съвместимост</i>).

- Не използвайте капачки за свещи, съдържащи резистор, заедно със свещи, съдържащи резистор. Това може да доведе до проблеми, особено при трудно стартиране на двигателя. Общото съпротивление на капачката и свещта не трябва да надвишава 5 kOhm.

- Не забравяйте, че свещите за запалване стареят, което увеличава съпротивлението. Ако двигателят стартира само когато е студен, много вероятно е причината да е дефектен конектор на свещта за запалване или дефектна свещ за запалване. Не използвайте така наречените кабели за усилване на запалването (например Nology).

- След монтажа, моля, проверете стегнатостта на всички винтове, дори и на предварително монтираните. Ако частите се разхлабят по време на работа, неизбежно ще се повреди материалът. Ние предварително сглобяваме винтовете само леко.

- Дайте възможност на новоинсталираната система да работи, преди да започнете да проверявате и тествате стойностите или, което е още по-лошо, да правите промени в нея. Нашите части са проверени преди доставката до вас. Във всеки случай няма да можете да проверите много. **Във всеки случай се въздържайте от измерване на електронните компоненти (като запалителна бобина, регулатор и уред за предварение). Рискувате да нанесете сериозни повреди на вътрешната електроника. Във всеки случай няма да получите никакви осезаеми резултати от операцията.** Имайте предвид, че карбураторът, свещите и свещните гнезда (дори и да са напълно нови) също могат да бъдат причина за неизправност. Общият опит с нашите системи показва, че карбураторът трябва да бъде пренастроен на по-ниски настройки. Ако системата не стартира след монтажа, първо изключете синия (или синьо-бял) прекъсвач проводник директно от запалващата бобина (или в някои случаи от ускорителя), за да елиминирате всякакви неизправности в прекъсвачната верига. Проверете внимателно заземяването и се уверете, че има добро електрическо свързване между шасито и блока на двигателя. В случай на проблеми, моля, първо се консултирайте с нашата база от знания, преди да ни изпратите материала за проверка.

- Искрата на класическите, базирани на точки запалителни системи има сравнително малка енергия от около 10 000 волта и затова изглежда жълта и дебела (което обаче я прави много видима). Искрата от нашата система е високоенергийна, с до 40 000 волта, и затова е с форма на игла и синя на цвят, което я прави по-малко видима. Освен това искрата се получава само при скорости, достигани при стартиране с ритник, а не при бавно натискане на ритникът с ръка (както може да се получи при запалвания на батерии).

- Системите, използващи двойни запалителни бобини, имат няколко особености. Моля, имайте предвид, че по време на тестовите на едната страна, другата трябва да бъде свързана към монтирана запалителна свещ или да бъде надеждно заземена. В противен случай няма да има искра от нито една от страните. Освен това, при такива отворени изходи, дълги и опасни искри могат да прелитат по цялата бобина.

- Никога не извършвайте електродугово заваряване на мотоциклета, без да сте изключили напълно всички части, съдържащи полупроводници (запалителна бобина, регулатор, предварителен механизъм). Статорът и роторът не е необходимо да се демонтират. Същото важи и за запояване. Преди да докоснете електрониката, изключете поялника от електрическата мрежа! Никога не използвайте медна замазка върху запалителните свещи.

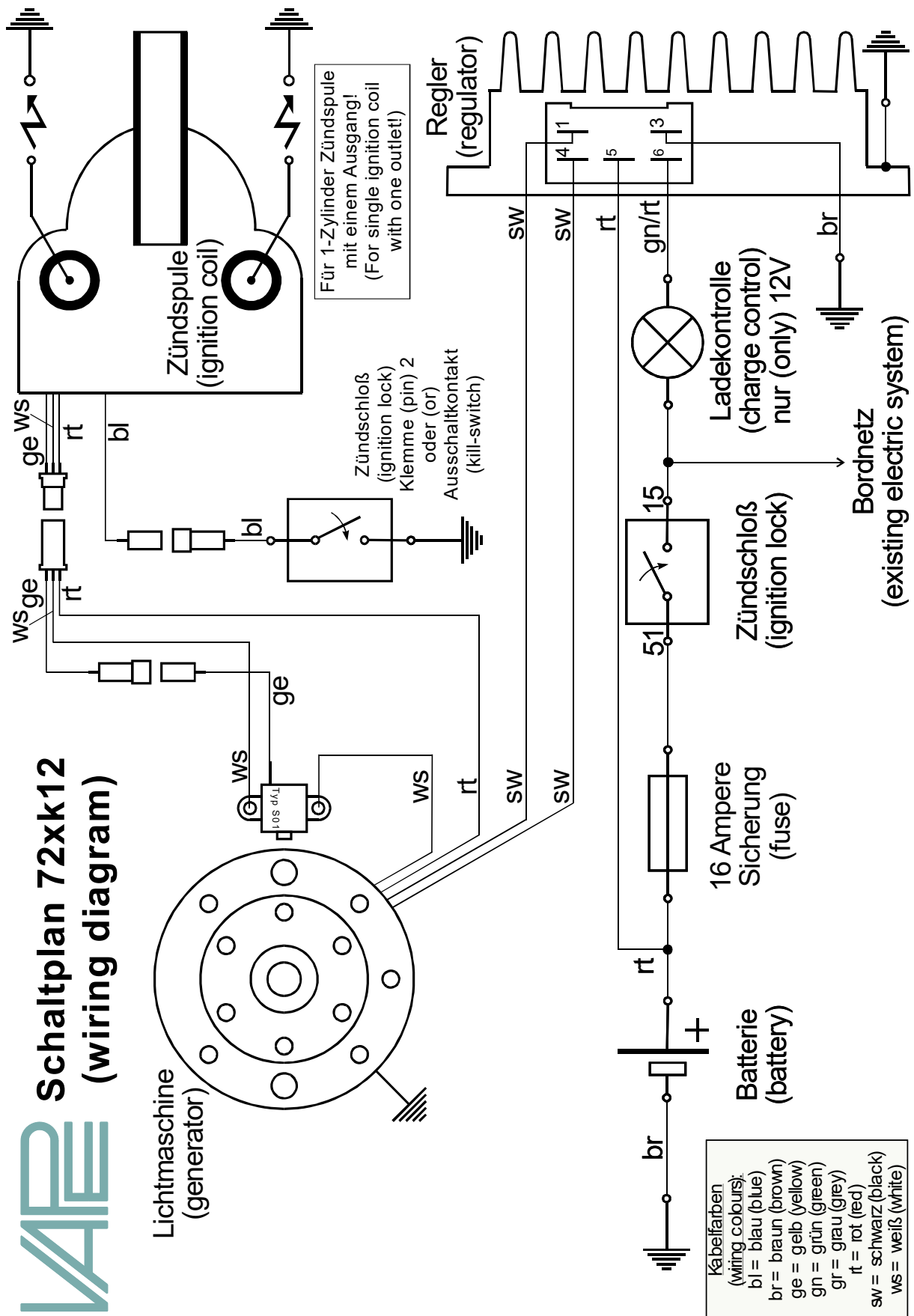
- Електрониката е много чувствителна към неправилна полярност. След работа по системата, проверете правилната полярност на акумулатора и регулатора. Неправилната полярност създава къси съединения и ще унищожи регулатора на , запалващата бобина и ускорителния блок. Като правило, окабеляването винаги ще бъде цвят към цвят. Случаите, в които цветът преминава от един проводник на друг, са изрично посочени в нашите инструкции.

- Когато боравите с новия ротор, внимавайте да не повредите магнитите му. Избягвайте директни удари по периферията на ротора. **При транспортиране никога не поставяйте ротора върху статора.** Спазвайте нашите указания относно транспортирането на материала.

- Не използвайте свещи с съпротивление над 5 kOhm. По-добре използвайте такива с 1 или 2 kOhm. Имайте предвид, че свещите за запалване се износват и по този начин увеличават вътрешното си съпротивление. Ако двигателят стартира само когато е студен, вероятно причината е дефектна свещ за запалване и/или свещ за запалване. В случай на проблеми проверете и кабелите за високо напрежение. Никога не използвайте HT-кабели от въглеродни влакна, никога не използвайте така наречените „горещи кабели“, които обещават да увеличат искрата.

- | |
|---|
| - Добра идея е да покриете ротора с тънък слой масло, за да намалите риска от корозия. |
| - Никога не използвайте клещи или чук, за да откачите ротора. В такъв случай магнитите му могат да се разхлабят. Ние предлагаме специален изваждач за откачване на новия ротор (вижте инструкциите за монтаж)! |
| - Ако мотоциклетът няма да се използва за по-дълъг период от време, моля, изключете акумулатора (ако има такъв), за да предотвратите изтичането на ток през диодите на регулатора. Въпреки това, дори и изключен, акумулаторът ще се разрежи след известно време. |
| - Моля, спазвайте тези указания, но в същото време не се страхувайте от процеса на инсталиране. Не забравяйте, че преди вас хиляди други клиенти са инсталирали успешно системата. |
| Наслаждавайте се на карането на велосипеда си с новото му електрическо сърце! |

NAE Schaltplan 72xk12 (wiring diagram)



Schaltplan Regler 102 (wiring diagram regulator)

